



**SLOVENSKÁ TECHNICKÁ UNIVERZITA V BRATISLAVE**

Stavebná fakulta  
Katedra dopravných stavieb

**Ing. Michal Feik**

**Autoreferát dizertačnej práce**

**Využívanie verejného priestoru z hľadiska statickej dopravy  
v podmienkach historických a sídliskových oblastí miest**

|                                           |                                            |
|-------------------------------------------|--------------------------------------------|
| <b>na získanie akademického titulu:</b>   | philosophiae doctor (PhD.)                 |
| <b>v doktorandskom študijnom programe</b> | teória a konštrukcie inžinierskych stavieb |
| <b>v študijnom odbore</b>                 | stavebníctvo                               |
| <b>Forma štúdia</b>                       | externá                                    |

**Miesto a dátum**

Bratislava, 29. 5. 2022

Dizertačná práca bola vypracovaná v externej forme doktorandského štúdia na Katedre dopravných stavieb Stavebnej fakulty Slovenskej technickej univerzity v Bratislave.

**Predkladateľ**                      Ing. Michal Feik  
Stavebná fakulta STU  
Radlinského 11  
810 05 Bratislava

**Školiteľ**                              doc. Ing. Tibor Schlosser, CSc.  
Stavebná fakulta STU  
Radlinského 11  
810 05 Bratislava

**Oponenti**                              prof. Dr. Ing. Martin Decký  
doc. Ing. Andrea Zuzulová, PhD.  
Dr. Ing. Peter Schlosser

**Autoreferát bol rozoslaný dňa** .....

**Obhajoba dizertačnej práce sa bude konať**

**deň** .....

**čas** .....

**adresa** .....

.....  
prof. Ing. Stanislav Unčík, PhD.  
dekan fakulty

## Obsah

|     |                                                                                   |    |
|-----|-----------------------------------------------------------------------------------|----|
| 1.  | ÚVOD .....                                                                        | 4  |
| 2.  | SÚČASNÝ STAV RIEŠENEJ PROBLEMATIKY .....                                          | 5  |
| 2.1 | VPLYV AUTOMOBILOVEJ DOPRAVY NA KVALITU ŽIVOTA V MESTÁCH .....                     | 5  |
| 2.2 | ANALÝZA PARKOVACÍCH STRATÉGIÍ NA SLOVENSKU A VO SVETE.....                        | 7  |
| 2.3 | ANALÝZA LEGISLATÍVNYCH A NELEGISLATÍVNYCH PREDPISOV NA SLOVENSKU A VO SVETE ..... | 8  |
| 2.4 | ANALÝZA STATICKEJ DOPRAVY NA SLOVENSKU .....                                      | 9  |
| 2.5 | PRÍPADOVÉ ŠTÚDIE RIEŠENIA VEREJNÉHO PRIESTORU A STATICKEJ DOPRAVY.....            | 9  |
| 3.  | CIELE ZÁVEREČNEJ PRÁCE.....                                                       | 10 |
| 4.  | METODIKA PRÁCE A METÓDY SKÚMANIA.....                                             | 11 |
| 5.  | VÝSLEDKY PRÁCE .....                                                              | 12 |
| 5.1 | PARKOVANIE NA SLOVENSKU .....                                                     | 12 |
| 5.2 | PRIESKUM VEREJNEJ MIENKY .....                                                    | 13 |
| 5.3 | SKÚSENOSTI ŠOFÉROV SO ZAVEDENÍM PARKOVACEJ POLITIKY .....                         | 13 |
| 5.4 | NÁZORY OBYVATEĽOV NA ZAVEDENIE PARKOVACEJ POLITIKY .....                          | 15 |
| 6.  | METODIKA TVORBY PARKOVACEJ POLITIKY .....                                         | 15 |
| 6.1 | CIELE PARKOVACEJ POLITIKY .....                                                   | 15 |
| 6.2 | BENEFITY REGULÁCIE STATICKEJ DOPRAVY .....                                        | 16 |
| 6.3 | FÁZY IMPLEMENTÁCIE REGULÁCIE STATICKEJ DOPRAVY .....                              | 17 |
| 7.  | ZÁVERY A ODPORÚČANIA .....                                                        | 18 |
| 8.  | PUBLIKAČNÁ ČINNOSŤ .....                                                          | 20 |

## 1. Úvod

Dynamická a statická doprava sú spolu previazané. Ponuka ľahko dostupných parkovacích miest, zväčša bezplatných, spôsobuje zvyšovanie intenzity individuálnej automobilovej dopravy, a naopak - zvyšovanie intenzity individuálneho automobilizmu vytvára dopyt po nových parkovacích miestach.

Sídlné štruktúry majú ale svoje priestorové limity a tak sa nedostatok parkovacích miest prejavuje „živelným“ parkovaním mimo vyznačených miest – zväčša na chodníkoch, ale aj na zastávkach verejnej dopravy, v zákrutách, v neprehľadných úsekoch a nezriedka aj na zeleni.

Parkujúce automobily zaberajú verejný priestor, ktorý by mohol byť využitý na iné ako na dopravné účely. Mohol by slúžiť na oddychové, športové alebo na kultúrne aktivity obyvateľov. Namiesto parkovísk by mohlo byť aj viac prvkov mestskej zelene.

Táto dizertačná práca sa zaoberá témou využívania verejného priestoru z hľadiska statickej dopravy v podmienkach historických a sídliskových oblastí miest. Projekt mapuje súčasné problémy vyplývajúce z masívneho využívania individuálnej automobilovej dopravy doma aj vo svete a prináša prehľad aplikovaných stratégií riešenia statickej dopravy, vrátane prípadových štúdií.

Práca uvádza konkrétne návrhy na riešenie statickej dopravy smerujúce k zníženiu nárokov na verejný priestor, na diverzifikáciu spôsobov dopravy, na lepšie využívanie pôdy a na zníženie intenzity automobilovej dopravy. Prezentované stratégie kladú dôraz aj na elimináciu environmentálnej záťaže spôsobenej dopravou. V poslednom rade, efektívny manažment statickej dopravy dokáže priniesť finančné prostriedky do mestských rozpočtov, ktoré sa môžu použiť na ďalší rozvoj miest.

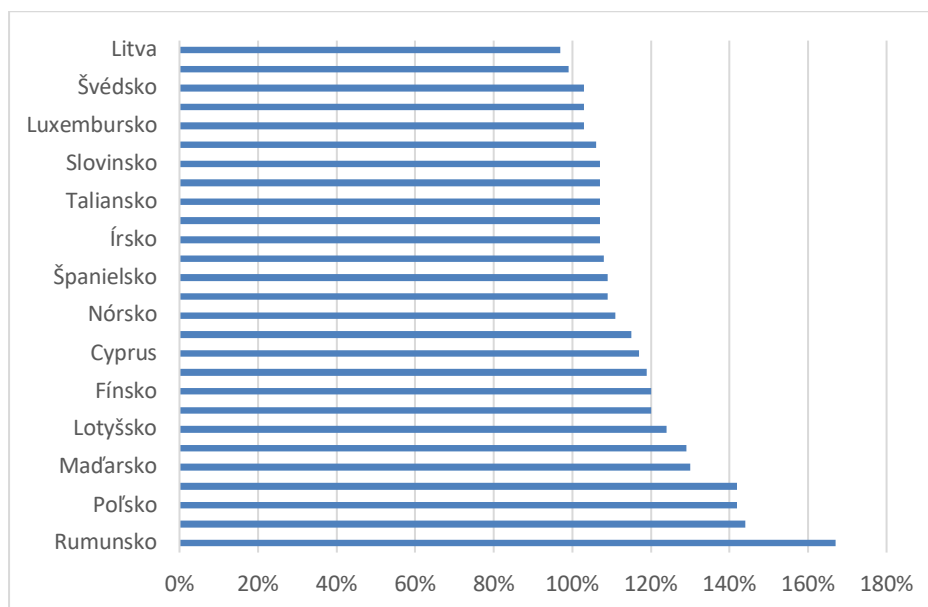
Prínos dizertačnej práce je v troch konkrétnych oblastiach. Tou prvou je unikátny zber dát zo 74 územných samospráv na Slovensku týkajúci sa statickej dopravy a implementácie regulácie parkovania. Druhou oblasťou sú prieskumy verejnej mienky z oblasti mobility a statickej dopravy. Najvýznamnejšou časťou práce je Metodika návrhu parkovacej politiky v mestách. Popisuje konkrétne stratégie a kroky, ktoré pomôžu mestám s prípravou a implementáciou regulovaného parkovania.

## 2. Súčasný stav riešenej problematiky

Väčšina súčasných problémov dynamickej dopravy začína pri statickej doprave, teda v parkovaní. Medzi dynamickou a statickou dopravou totiž existuje korelácia - čím viac parkovacích miest v meste existuje (legálnych aj nelegálnych), tým viac áut do mesta prichádza a v uličnom priestore narastá množstvo dopravných kolón. Nadmerné množstvo áut zaberá verejné priestranstvo, ktoré by sme vedeli využiť aj oveľa užitočnejšie. Namiesto parkovacích plôch by mohli byť vybudované športoviská alebo detské ihriská, vysadené stromy a zeleň, zavedené pešie zóny.

### 2.1 Vplyv automobilovej dopravy na kvalitu života v mestách

Krajiny strednej a východnej Európy zaznamenali za posledných desať rokov výrazný nárast individuálneho vlastníctva automobilov. Prvé v rebríčku krajín EÚ je Rumunsko s najvyšším rastom áut na 1000 obyvateľov (167 %). Druhé je Estónsko (144 %), tretie Poľsko a Slovensko (142 %), nasledované Maďarskom (130 %) a Českou republikou (129 %).



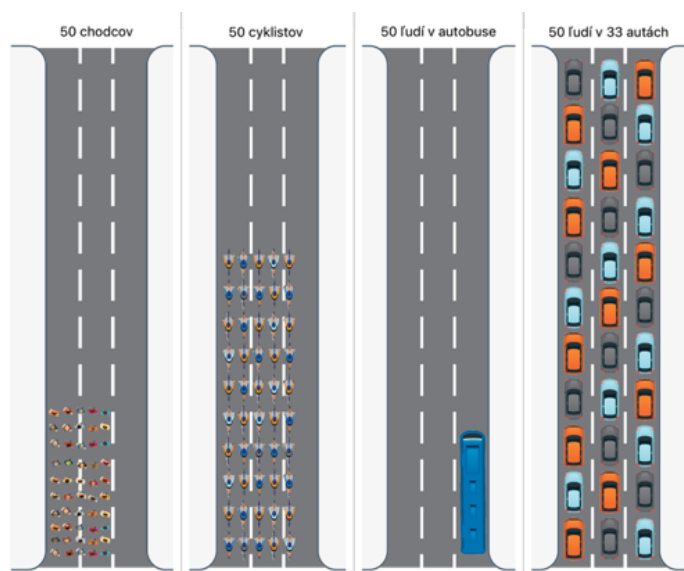
Obr. 1: Nárast počtu automobilov v Európe v období 2010 – 2019

Individuálna automobilová doprava je najmenej ekologickým spôsobom mobility. „Autá spotrebujú veľa energie ešte predtým, než sa dajú do pohybu. Automobilová výroba zanecháva obrovskú ekologickú stopu, pretože materiály ako oceľ, guma, sklo, plasty, farby a mnohé ďalšie musia byť vytvorené skôr, ako automobil vyrazí na prvú jazdu. Koniec životnosti automobilu neznamená koniec jeho vplyvu na životné prostredie. Plasty, toxické kyseliny z batérií a iné produkty môžu naďalej zostať v životnom prostredí.“ Vysoký počet áut vypúšťa do ovzdušia

# STU

škodlivé emisie, obsadzuje verejné priestory, spôsobuje hluk, prach a znižuje kvalitu života ľudí v meste. V porovnaní s ostatnými druhmi dopravy je osobný automobil používaný na individuálnu dopravu mimoriadne neproduktívny domáci spotrebič, ktorý sa približne 90% percent času sa nepoužíva. Napriek tomu ním jazdí približne polovica cestujúcich v mestách na Slovensku.

Celkový počet evidovaných vozidiel na Slovensku od roku 1983 vzrástol z necelých 1,3 milióna na súčasných viac ako 3,3 milióna. Kvalitu verejného priestoru na Slovensku negatívnym spôsobom ovplyvnil zákon č. 8/2009 Z. z. o cestnej premávke. Táto legislatívna úprava umožnila parkovanie vozidiel na chodníku za podmienky, že vodič nechá voľný priestor pre chodcov v šírke 1,5 metra.



Obr. 2: Porovnanie priestorových nárokov rôznych druhov dopravy



Obr. 3: Parkovanie automobilov na chodníku ohrozuje bezpečnosť aj komfort chodcov

Súčasťou tejto práce bola aj analýza parkovacích politík na Slovensku. Prostredníctvom dotazníka, ktorý sme rozoslali do 74 územných samospráv, sme zisťovali odpovede na otázky týkajúce sa statickej dopravy. Sumárne výsledky z krajských miest sú uvedené v Tabuľke 1. Na ich základe môžeme konštatovať, že príjmy pochádzajúce zo statickej dopravy v krajských mestá na Slovensku sú významne poddimenzované.

Tab. 1: Základné údaje z dotazníkového prieskumu statickej dopravy na Slovensku na základe údajov k 31.12.2019.

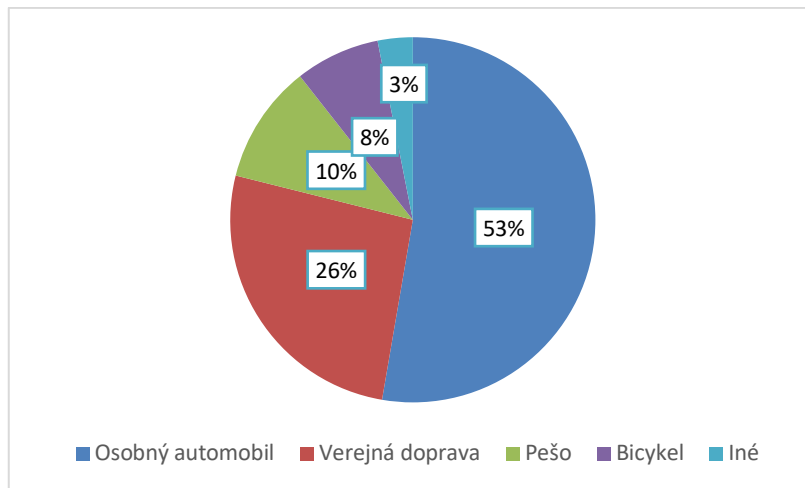
| Mesto           | Počet obyvateľov | Počet regulovaných miest | Počet regulovaných miest na 1000 obyvateľov | Výnosy z parkovania | Výnos na obyvateľa |
|-----------------|------------------|--------------------------|---------------------------------------------|---------------------|--------------------|
| Bratislava      | 475503           | 27285                    | 57.38                                       | 2674041             | 5.62               |
| Košice          | 229040           | 8277                     | 36.14                                       | 830156              | 3.62               |
| Prešov          | 84824            | 1185                     | 13.97                                       | 338489              | 3.99               |
| Žilina          | 82656            | 3915                     | 47.36                                       | 558218              | 6.75               |
| Banská Bystrica | 76018            | 1922                     | 25.28                                       | 371324              | 4.88               |
| Nitra           | 78489            | 1902                     | 24.23                                       | 732952              | 9.34               |
| Trnava          | 63803            | 1350                     | 21.16                                       | 1095848             | 17.18              |
| Trenčín         | 54740            | 8852                     | 161.71                                      | 1103233             | 20.15              |
| <b>Sumár</b>    | <b>1145073</b>   | <b>54688</b>             | <b>48.40</b>                                | <b>7704261</b>      | <b>8.94</b>        |
|                 | spolu            | spolu                    | priemer                                     | spolu               | priemer            |

## 2.2 Analýza parkovacích stratégií na Slovensku a vo svete

Dobre navrhnutá parkovacia politika mesta prináša viacero benefitov: zavádza poriadok, reguluje dopyt a vytvára finančný príjem do rozpočtu mesta. Vo svete je implementovaných viacero parkovacích stratégií, ktoré sa využívajú na efektívny manažment statickej dopravy, resp. parkovacia stratégia. Ide o proces, ktorý zahŕňa rôzne politiky a programy vedúce k efektívnejšiemu využívaniu parkovacích zdrojov. Programy riadenia parkovania nákladovo efektívne môžu znížiť požiadavky na parkovanie o 20 až 40 % v porovnaní s konvenčnými požiadavkami na plánovanie, čo poskytuje mnoho ekonomických, sociálnych a environmentálnych výhod.

Najpoužívanéjšie parkovacie stratégie sú: zdieľané parkovanie, regulované parkovanie, zmena organizácie dopravy, územné plánovanie, cenová regulácia.

V rámci prieskumu verejnej mienky s názvom „Využívanie dopravnej infraštruktúry na Slovensku“ sme zisťovali deľbu prepravnej práce na Slovensku (obr. 4).



Obr. 4: Aký dopravný prostriedok najčastejšie používate na cestu do práce alebo do školy?

## 2.3 Analýza legislatívnych a nelegislatívnych predpisov na Slovensku a vo svete

V tejto kapitole popisujeme najdôležitejšie legislatívne a nelegislatívne predpisy, ktoré platia na Slovensku a vo svete, ako aj konkrétne riešenia, ktoré boli prijaté. Ide najmä o zákony, vyhlášky, technické normy a technické predpisy. Základným právnym predpisom, ktorý upravuje dynamickú a statickú dopravu na území Slovenska, je *Zákon č. 135/1961 Zb. o pozemných komunikáciách*, alebo tzv. cestný zákon. Tento zákon upravuje výstavbu, užívanie a ochranu pozemných komunikácií, práva a povinnosti vlastníkov a správcov pozemných komunikácií a ich užívateľov, ako aj pôsobnosť orgánov štátnej správy a orgánov štátneho odborného dozoru vo veciach pozemných komunikácií. Ďalším relevantným zákonom v oblasti dopravy je *Zákon č. 8/2009 Z. z. o cestnej premávke*. Upravuje pravidlá cestnej premávky, práva a povinnosti osôb v súvislosti s cestnou premávkou, pôsobnosť orgánov verejnej správy na úseku organizácie riadenia cestnej premávky, vedenie vozidiel, evidenciu vozidiel a správne delikty.

Slovenská norma (Slovenská technická norma, STN) predstavuje akúkoľvek normu vydanú Úradom pre normalizáciu, metrológiu a skúšobníctvo Slovenskej republiky vrátane prevzatých európskych, medzinárodných alebo zahraničných noriem. Pre účely tejto práce sú relevantné tieto normy: STN 73 6101 Projektovanie ciest a diaľnic, STN 73 6102 Projektovanie križovatiek na pozemných komunikáciách, STN 73 6110 Projektovanie miestnych komunikácií a STN 73 6056 Odstavné a parkovacie plochy cestných vozidiel.



## 2.4 Analýza statickej dopravy na Slovensku

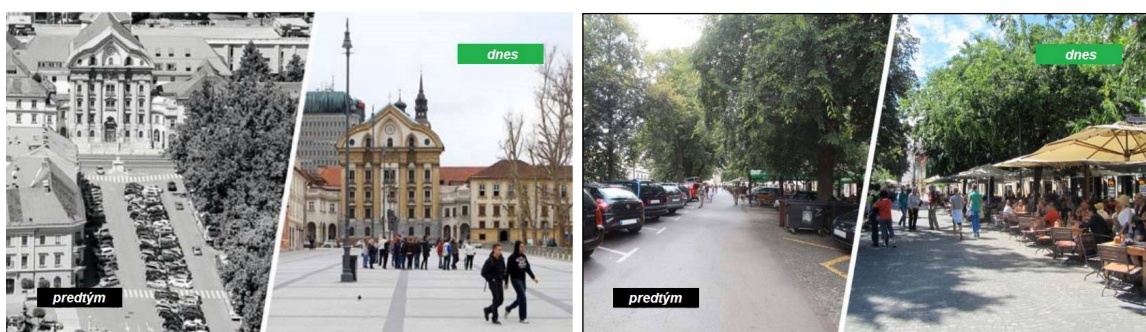
V januári 2021 sme realizovali celoslovenský prieskum statickej dopravy. Oslovili sme celkovo 58 najväčších miest a 17 mestských častí Bratislavy formou Zákona č. 211/2000 o slobodnom prístupe k informáciám. Z oslovených samospráv 35 miest a 9 mestských častí Bratislavy malo zavedenú parkovaciu politiku alebo nejakú formu regulovaného parkovania, prípadne prijaté všeobecne záväzné nariadenie o dočasnom parkovaní motorových vozidiel. Zároveň sme vykonali analýzu riešenia statickej dopravy v ôsmich krajských mestách Slovenska. Všetky majú prijatú stratégiu riešenia statickej dopravy formou územného generelu dopravy (UGD) alebo plánu udržateľnej mobility (PUM).

## 2.5 Prípadové štúdie riešenia verejného priestoru a statickej dopravy

V tejto časti sme predstavili príklady riešenia verejných priestorov z hľadiska dynamickej aj statickej dopravy, ktoré sa vykonali v európskych, ale aj mimoeurópskych mestách.



Obr. 5: Premena verejného priestoru na Blumentálskej ulici v Starom Meste v Bratislave



Obr. 6: Riešenie verejného priestoru v Ľubľane



Obr. 7: Riešenie verejného priestoru vo Viedni na Mariahilfstrasse



Obr. 8: Riešenie verejného priestoru v Moskve v okolí metra.

### 3. Ciele záverečnej práce

Cieľom dizertačnej práce bolo vytvoriť, porovnať a vyhodnotiť princípy parkovacej stratégie, ktoré možno rozdeliť do týchto dopravno-inžinierskych činností:

- 1.) analyzovať vplyv automobilovej dopravy na kvalitu života v mestách,
- 2.) analyzovať parkovacie stratégie na Slovensku a v zahraničí,
- 3.) preskúmať legislatívne a nelegislatívne predpisy ako aj prípadové štúdie na Slovensku aj v zahraničí,
- 4.) analyzovať statickú dopravu a implementáciu regulácie parkovania vo vybraných mestách na Slovensku,
- 5.) prezentovať prípadové štúdie riešenia verejného priestoru a statickej dopravy,
- 6.) realizovať zber dát a výskum verejnej mienky v oblasti dynamickej a statickej dopravy,
- 7.) navrhnuť metodiku tvorby parkovacej politiky v mestách.

## 4. Metodika práce a metódy skúmania

Teoretické východiská v kapitole **Súčasný stav riešenej problematiky** sme čerpali z odbornej literatúry a z odborných článkov zverejnených v tlačenej podobe alebo na internete. Základom spracovania teoretických východísk bola publikácia s názvom *Parking Management, Strategies, Evaluation and Planning*, ktorej autorom je Todd Litman, zakladateľ a výkonný riaditeľ nezávislej výskumnej organizácie Victoria Transport Policy Institute. Podstatná časť zdrojov pochádzala od verejných inštitúcií. Pri získavaní informácií sme využívali kombináciu vyhľadávania prostredníctvom kľúčových slov a vyhľadávanie zdrojov, ktoré autor tejto práce získal počas svojej praxe. Informácie v podkapitole **Analýza legislatívnych a nelegislatívnych predpisov na Slovensku a vo svete** pochádzajú z platnej národnej legislatívy, z technických noriem a technických predpisov. Zahraničné zdroje tvoria najmä Európska komisia, príslušné ministerstvá zo zahraničia a internetové stránky miest.

V kapitole **Výsledky práce** sme používali viaceré vedecké postupy a metódy. Údaje v podkapitole **Parkovanie v mestách na Slovensku** sme získali z dotazníka, ktorý sme zaslali vybraným mestám na Slovensku formou žiadosti o slobodnom prístupe k informáciám. Na štatistické spracovanie dát a tvorbu grafov sme použili program *Microsoft Excel*. **Kvantitatívny prieskum verejnej mienky** sme realizovali formou telefonického prieskumu metódou CATI na reprezentatívnej vzorke voči populácii SR na základe kvótnych znakov: vek, pohlavie, vzdelanie, kraj trvalého bydliska. **Zavedenie vyhradených pruhov pre verejnú dopravu** prebiehalo formou experimentu, **prípadové štúdie** sú výsledkom pozorovania v teréne kombinovaného s rešeršnou prácou. Dotazník s názvom **Názory obyvateľov Bratislavy na regulované parkovanie** sme realizovali formou online dotazníka na nereprezentatívnej vzorke obyvateľov Bratislavy, ktorí sú zároveň používateľmi áut.

V návrhu **Metodiky tvorby parkovacej politiky v mestách** bol základom *Národný projekt modernizácie miestnej územnej samosprávy Združenia obcí a miest Slovenska (ZMOS)* s názvom *Riadenie parkovania v mestách a obciach*. Podkladom pre tvorbu metodiky boli bol *Zákon č. 135/1961 Zb. o pozemných komunikáciách* a *Zákon č. 8/2009 Z. z. o cestnej premávke*. Čo sa týka noriem, pre našu oblasť skúmania to bola Slovenská technická norma STN 73 6056 *Odstavné a parkovacie plochy cestných vozidiel* ako aj technické predpisy *Zásady navrhovania prvkov upokojujovania dopravy* a *Navrhovanie cyklistickej infraštruktúry*. Pri návrhu metodiky sme vychádzali tiež zo *Všeobecne záväzného nariadenia hlavného mesta Bratislavy č. 10/2021 o dočasnom parkovaní motorových vozidiel*.



## 5. Výsledky práce

Práca uvádza konkrétne návrhy na riešenie statickej dopravy smerujúce k zníženiu nárokov na verejný priestor, na diverzifikáciu spôsobov dopravy, na lepšie využívanie pôdy a na zníženie intenzity dopravy. Predkladané stratégie kladú dôraz aj na elimináciu environmentálnej záťaže spôsobenej dopravou. V neposlednom rade, efektívny manažment statickej dopravy dokáže priniesť finančné prostriedky do mestských rozpočtov, ktoré sa môžu použiť na ďalší rozvoj miest.

Prínos dizertačnej práce je v troch konkrétnych oblastiach. Tou prvou je unikátny zber dát zo 74 územných samospráv na Slovensku týkajúci sa statickej dopravy a implementácie regulácie parkovania. Druhou oblasťou sú prieskumy verejnej mienky z oblasti mobility a statickej dopravy. Najvýznamnejšou časťou práce je Metodika návrhu parkovacej politiky v mestách. Popisuje konkrétne stratégie a kroky, ktoré pomôžu mestám s prípravou a implementáciou regulovaného parkovania.

### 5.1 Parkovanie na Slovensku

Komplexný zber dát o parkovaní vo vybraných samosprávach na Slovensku poukazuje na to, že regulácia parkovania je podceňovaná a príjmy z parkovania poddimenzované. Tu sú sumárne výsledky z vlastného dotazníkového prieskumu:

- z 58 najväčších miest na Slovensku má regulované parkovanie zavedených 38 (65 %),
- zo 17 mestských častí najväčších miest na Slovensku má regulované parkovanie zavedených 10,
- priemerný počet regulovaných miest na 1000 obyvateľov v krajských mestách je 48,
- priemerný počet regulovaných miest na 1000 obyvateľov v mestských častiach Bratislavy je 46, čo je porovnateľné s celoslovenským priemerom,
- priemerný výnos na obyvateľa v krajských mestách je 8,94 EUR ročne,
- priemerný výnos na obyvateľa v Bratislave je 3,59 EUR ročne, čo je približne 2,5-krát menej ako je celoslovenský priemer,
- z 35 vybraných samospráv len 7 z nich dokáže príjmami zo statickej dopravy pokryť bežné a kapitálové výdavky.

## 5.2 Prieskum verejnej mienky

Prieskum verejnej mienky je informačný nástroj, ktorý pomáha voleným zástupcom pri tvorbe a realizácii reforiem. Prieskumy pomáhajú pochopiť názory obyvateľov na dôležité témy ako aj ich správanie. Zhrnutie výsledkov vlastného prieskumu:

- Približne štvrtina obyvateľov Slovenska (24,3%) považuje za najdôležitejšie budovať cesty, čo je najviac spomedzi všetkých oblastí.
- Najčastejšie jazdia ľudia na Slovensku do práce alebo do školy autom (52,7%), verejnú dopravu využíva 26,2%, pešiu chôdzu 10,5% a bicykel 7,5%.
- V Bratislavskom kraji jazdí autom 71,86% a verejnou dopravou 22,65%.
- Necelá pätina obyvateľov Slovenska (18,8%) jazdí na bicykli niekoľkokrát do týždňa a najčastejšie za účelom trávenia voľného času (61,9%)
- Čo sa týka kvality cyklotrás, približne štvrtina Slovákov (26,6%) žiadne vo svojom okolí nemá, 50,9% respondentov má vo svojom okolí málo cyklotrás a len 20,6% má dobré možnosti na bicyklovanie.
- Až 43,1% respondentov zo SR jazdí autom denne, pričom 40,4% hodnotí kvalitu ciest ako podpriemernú a 41,1% ako priemernú.
- Na otázku, čo by obyvateľov Slovenska motivovalo presadnúť z auto do verejnej dopravy, najviac (21,7%) odpovedalo „neviem“ a 16,7%, že nič. Z tých, čo by mohli byť motivovaní využívať verejnú dopravu, 12,4% uviedlo častejšiu frekvenciu spojov.
- Verejnú dopravu využíva denne len 13% obyvateľov Slovenska.
- Polovica obyvateľov (49,5%) hodnotí kvalitu verejnej dopravy ako priemernú.

## 5.3 Skúsenosti šoférov so zavedením parkovacej politiky

V rámci vlastnej výskumnej úlohy sme v roku 2022 zrealizovali prieskum verejnej mienky. Obyvateľov Bratislavy sme sa pýtali na skúsenosti so zavedením regulácie parkovania. Najdôležitejšie zistenia možno zhrnúť takto:

- Tretina šoférov po zavedení PAAS nájde **miesto na parkovanie** ľahšie. U ďalšej tretiny to zostalo rovnaké. Zlepšenie najviac pociťujú obyvatelia v Krasňanoch v Rači.

# STU

- **Registrácia** cez aplikáciu PAAS fungovala bez problémov u 26 % ľudí, ďalších 18 % muselo doložiť doklady. Štvrtina ľudí so systémom registrácie spokojná nebola.
- **Ročný poplatok** považuje za primeraný 55 % respondentov. Tretina si myslí, že je to veľa.
- Až 51 % tých, čo majú skúsenosti s regulovaným parkovaním, ho **odporúča** zaviesť v celej Bratislave. Necelá tretina je proti.



Obr. 9: Porovnanie verejného priestoru na chodníku pred a po zavedení regulácie parkovania v Bratislave na ulici Augustína Murína v Rači



Obr. 10: Porovnanie dopytu po parkovacích miestach pred a po zavedení regulácie parkovania v Bratislave na Peknej ceste v Rači

## 5.4 Názory obyvateľov na zavedenie parkovacej politiky

V rámci prieskumu verejnej mienky sme získali odpovede obyvateľov, ktorí regulované parkovanie ešte zavedené nemajú. Tu sú hlavné zistenia:

- Polovica šoférov Bratislavy **zavedenie regulovaného parkovania** podporuje. Proti je necelá tretina.
- Až dve tretiny šoférov od parkovacej politiky očakávajú **uprednostnenie rezidentov**. Približne polovica ľudí požaduje viac **voľných miest**.
- Dve tretiny šoférov si myslí, že najprv treba budovať parkovacie miesta, až potom spoplatňovať parkovanie.
- Necelá štvrtina ľudí (23 %) si myslí, že **poplatok** by mal byť 5 eur mesačne. Ďalšia štvrtina (24 %) nemá problém ani so sumou 10 eur mesačne. Naopak, 28 % šoférov si myslí, že parkovanie by malo byť zadarmo.

## 6. Metodika tvorby parkovacej politiky

Parkovanie je dôležitou súčasťou dopravného systému v mestách. Absencia parkovacích pravidiel znižuje bezpečnosť a komfort účastníkov cestnej premávky. Statická doprava bez jasných pravidiel vytvára samosprávam zbytočné náklady a spôsobuje množstvo konfliktov, ktorým čelia obyvatelia, projektanti, prevádzkovatelia, či úradníci. Neregulované parkovanie zaberá verejný priestor, ktorý by mohol byť využitý v prospech širokých skupín obyvateľstva a v neposlednom rade pripravuje samosprávy o značné príjmy, ktoré by mohli byť využité na rozvoj. Pri menších problémoch s parkovaním stačí zmena organizácie dopravy, väčšie problémy však vyžadujú účinné nástroje regulácie.

### 6.1 Ciele parkovacej politiky

Cieľom parkovacej politiky je vytvoriť také pravidlá, ktorých výsledkom je efektívnejšie využívanie parkovacích zdrojov. Táto metodika popisuje konkrétne stratégie a kroky, ktoré pomôžu mestám s prípravou a implementáciou regulovaného parkovania.

## 6.2 Benefity regulácie statickej dopravy

Ak je riadenie parkovania navrhnuté a zavedené efektívne, priame benefity pocítia všetky zainteresované skupiny obyvateľov.

- **Skvalitnenie verejných priestorov.** Zníženie požiadaviek na záber pôdy, zveľaďovanie verejných priestorov, zabezpečenie občianskej vybavenosti, ako aj ochrana zelene a historických a kultúrnych zdrojov.
- **Regulácia dynamickej dopravy.** Zníženie intenzity individuálnej automobilovej dopravy a s tým spôsobených negatívnych javov.
- **Tvorba výnosov.** Spoplatnenie parkovania generuje príjmy, ktoré môžu byť použité nielen na prevádzku parkovacieho systému, ale aj na investície do rozvoja mesta a na dôležité projekty.
- Zníženie **chaotického parkovania** a odstránenie **nelegálneho parkovania** na ulici.
- Presun **dlhodobého parkovania** do menej atraktívnych a vzdialenejších lokalít.
- **Riadenia mobility** podporuje efektívnejšie spôsoby dopravy, čo pomáha znižovať dopravné kolóny, náklady na opravu ciest, emisie výfukových plynov, hluk, spotrebu energie a dopravné nehody.
- **Bezbariérovosť** a lepšie podmienky pre nemotorovú dopravu. Viac priestoru pre peších a budovanie cyklotrás.
- **Podpora zelených opatrení.** Znížené náklady na manažment dažďovej vody a jej zadržiavanie v krajine. Manažment parkovania môže tiež znížiť celkovú plochu chodníka a tým aj celkové prehrievanie mestského priestoru.
- Podpora efektívneho **územného plánovania** a **inteligentného rastu** (smart city).
- **Zmena vzhľadu ulíc.** Regulácia parkovania umožňuje vizuálne zatraktívniť verejný priestor a začleniť doňho rôzne dizajnové prvky.
- **Podpora sociálnych cieľov.** Zníženie potreby dotácií na parkovanie, zlepšenie možnosti cestovania pre nevodičov ako aj finančná úspora domácnostiam s nižšími príjmami. Zvýšenie dostupnosti bývania pre sociálne znevýhodnené skupiny obyvateľov.
- **Vyššia bezpečnosť.** Zníženie počtu kolíznych bodov, lepší rozhľad pre účastníkov cestnej premávky a upokojovanie dopravy.



- **Úspora nákladov na prevádzku.** Zníženie nákladov pre samosprávy, firmy, vývojárov a spotrebiteľov.
- **Zlepšenie kvality služieb pre používateľov** vďaka lepšej informovanosti, skvalitneniu spotrebiteľských funkcií, či zníženiu preťaženia informačného systému.

## 6.3 Fázy implementácie regulácie statickej dopravy

### Analytická fáza

- Politické rozhodnutie
- Analýza súčasného stavu
- Fázy regulácie parkovania
- Prieskum verejnej mienky
- Analýza potrieb územnej samosprávy

### Prípravná fáza

- Návrh rámcových zásad parkovania
- Nástroje na riadenie parkovania
- Pilotný projekt
- Všeobecne záväzné nariadenie
- Projekt organizácie dopravy
- Usporiadanie parkovacích miest
- Dopravné značenie

### Komunikácia s verejnosťou a participatívny proces

- Komunikačné kanály a marketingový mix
- Participatívny proces

### Realizačná fáza

- Obstarávanie tovarov a služieb
- Registrácia používateľov
- Kontrola a vyhodnocovanie

## 7. Závery a odporúčania

Statická doprava bez jasných pravidiel vytvára samosprávam zbytočné náklady a spôsobuje množstvo konfliktov, ktorým čelia obyvatelia, projektanti, prevádzkovatelia, či úradníci. V neposlednom rade, neregulované parkovanie zaberá verejný priestor a pripravuje samosprávy o značné príjmy. Naopak, regulované parkovanie prináša množstvo benefitov ako je napríklad skvalitnenie verejných priestorov, reguláciu dynamickej dopravy alebo tvorbu výnosov, ktoré môžu byť použité na investície do rozvoja mesta a na dôležité projekty.

Ako riešenie narastajúceho problému s nedostatkom parkovacích miest odporúčam efektívny manažment statickej dopravy.

Komplexný zber dát o parkovaní vo vybraných samosprávach na Slovensku poukazuje na to, že regulácia parkovania je podceňovaná a príjmy z parkovania poddimenzované. Priemerný počet regulovaných miest na 1000 obyvateľov v krajských mestách je 48,40 EUR, priemerný výnos na obyvateľa v krajských mestách je 8,94 EUR ročne. Z 35 vybraných samospráv len 7 z nich dokáže príjmami zo statickej dopravy pokryť bežné a kapitálové výdavky.

Z uskutočneného celoslovenského reprezentatívneho prieskumu vyplýva, že ľudia na Slovensku najčastejšie jazdia do práce alebo do školy autom (52,7 %). Verejnú dopravu využíva 26,2 %, pešiu chôdzu 10,5 % a bicykel 7,5 %. Ešte viac využívajú individuálnu automobilovú dopravu obyvatelia v Bratislavskom kraji, kde autom jazdí 71,86 % a verejnou dopravou 22,65 %.

V rámci vlastnej výskumnej úlohy som zrealizoval v roku 2022 prieskum verejnej mienky, ktorého hlavným cieľom bolo poznať názory obyvateľov Bratislavy na zavedenie parkovacej politiky. Prieskumnú vzorku respondentov tvorili rezidenti so zavedenou parkovacou politikou a obyvatelia bez regulácie parkovania. Tretina šoférov po zavedení regulácie parkovania nájde miesto na parkovanie ľahšie. U ďalšej tretiny to zostalo rovnaké. Zlepšenie najviac pociťujú obyvatelia v Krasňanoch v Rači. Ročný poplatok považuje za primeraný 55 % respondentov. Tretina si myslí, že je to veľa. Až 51 % tých, čo majú skúsenosti s regulovaným parkovaním, ho odporúča zaviesť v celej Bratislave. Necelá tretina je proti.

Spomedzi šoférov, ktorí regulované parkovanie zavedené nemajú, zavedenie regulovaného parkovania podporuje. Proti je necelá tretina. Až dve tretiny šoférov od parkovacej politiky očakávajú uprednostnenie rezidentov. Približne polovica ľudí požaduje viac voľných miest. Dve tretiny šoférov si myslí, že najprv treba budovať parkovacie miesta, až potom spoplatňovať

parkovanie. Necelá štvrtina ľudí (23 %) si myslí, že poplatok by mal byť 5 eur mesačne. Ďalšia štvrtina (24 %) nemá problém ani so sumou 10 eur mesačne. Naopak, 28 % šoférov si myslí, že parkovanie by malo byť zadarmo.

Na základe výsledkov výskumu popísaného v tejto dizertačnej práci, odporúčam pri riešení využívania verejného priestoru z hľadiska statickej dopravy v podmienkach historických a sídliskových miest nasledovné:

#### **V oblasti kvality životného prostredia a verejného priestoru:**

- realizovať komplexné riešenie premeny verejného priestoru, kde na prvom mieste bude človek, nie auto,
- do riešení zahrnúť aj systém preferencie verejnej a nemotorovej dopravy vrátane budovania zelenej infraštruktúry,
- eliminovať parkovanie na ulici a úplne zrušiť parkovanie na chodníkoch.

#### **V oblasti riadenia mobility:**

- namiesto budovania nových parkovacích miest uprednostniť reguláciu parkovania,
- zvýšiť efektivitu a účinnosť kontroly statickej a dynamickej dopravy.

#### **V oblasti dynamickej dopravy:**

- realizovať prvky upokojuvania dopravy ako hlavný nástroj na zvýšenie bezpečnosti v urbanizovaných územiach,
- zavádzať zóny 30 km/h v obci, a to najmä v lokalitách so zvýšeným pohybom chodcov a cyklistov,
- vytvárať infraštruktúru pre ekologickú dopravu a inteligentné dopravné systémy v mestách,
- podporovať alternatívne dopravné riešenia (napr. zdieľanie jász, požičiavanie áut, požičiavanie elektrolobeziek).

#### **V oblasti financií a investícií:**

- v zónach, kde dopyt po parkovaní prevyšuje ponuku, zaviesť účinnú cenovú reguláciu,
- zaviesť také finančné nástroje, aby výnosy z parkovania prevyšovali náklady na budovanie infraštruktúry statickej dopravy.

#### **V oblasti komunikácie s verejnosťou:**

- zmeniť celkové vnímanie mobility od individuálnej automobilovej dopravy v prospech verejnej a nemotorovej dopravy,
- vysvetľovať negatíva spojené s masívnym využívaním individuálnej automobilovej dopravy,
- realizovať informačné kampane na podporu zavádzania regulácie statickej dopravy,
- do procesu riešenia statickej dopravy zaviesť prvky participácie obyvateľov na rozhodovaní.

## **8. Publikačná činnosť**

#### **Publikované príspevky v zahraničných recenzovaných periodikách**

- FEIK, Michal. Social media reduce the quality of public debate in urban and mobility planning. *Polish Journal of Science 2021*: Warszawa: ISSN 3353-2389.

#### **Publikované príspevky na medzinárodných vedeckých konferenciách**

- FEIK, Michal. Trvalo udržateľný model dopravy. *EDAMBA 2009: medzinárodná vedecká konferencia doktorandov a mladých vedeckých pracovníkov: zborník*. Bratislava: Vydavateľstvo EKONÓM, 2009, 24-32. ISBN 978-80-225-2873-3.

#### **Publikované príspevky v domácich recenzovaných periodikách**

- FEIK, Michal. Efektívna parkovacia politika ovplyvňuje dynamickú dopravu aj kvalitu verejného priestoru. *Magazín Mobilita-Stroje-Technológie-Ekológia 2021*: Bratislava. ISSN 2644-6839.
- FEIK, Michal. Analýza ekonomických dopadov zavedenia parkovacej politiky v Hlavnom meste SR Bratislava. *Svet dopravy 2021*: Bratislava. ISSN 1338-9629.

#### **Vedecké práce v domácich recenzovaných vedeckých zborníkoch, monografiách**

- FEIK, Michal a Marián TOLNAY. Transformácia školského systému s dôrazom na vysoké školstvo. *Desaťročie Slovenskej republiky*. Martin: Matica slovenská, 2005, , 379-388. ISBN 80-7090-763-0.

## Správy o vyriešených vedeckovýskumných úlohách

- SZOMOLÁNYI, Karol, Jaroslav HUSÁR, Zlatica IVANIČOVÁ, Martin LUKÁČIK, Adriana LUKÁČIKOVÁ, Nora MIKUŠOVÁ, Michal FEIK a Andrej HAJŠEL. *Activity 8.1: Growth, employment and competitiveness in a knowledge society - the European case, Area 8.1.3: Strengthening policy coherence and coordination in Europe SSH-2009-1.3.1 Public economic policy for growth, Parciálna téma: Posilnenie koherencie a koordinácie politiky v Európe, verejná ekonomická politika rastu: záverečná správa o riešení projektu a dosiahnutých výsledkoch interného grantu č. 24/09 : doba riešenia: 2009. Bratislava, 2009, [15 s.].*

## Publikované príspevky na domácich vedeckých konferenciách

- FEIK, Michal. Optimalizácia dopravnej siete na Slovensku. *AIESA - budovanie spoločnosti založenej na vedomostiach: zborník: 13. medzinárodná vedecká konferencia.* Bratislava: Vydavateľstvo EKONÓM, 2010, , [1-6]. ISBN 978-80-225-2980-8.
- FEIK, Michal. Informačná spoločnosť ako cesta z krízy. *AIESA 2009: Mladá veda AIESA 2009 - participácia doktorandov a mladých vedeckých pracovníkov na budovaní spoločnosti založenej na vedomostiach.* Bratislava: [Fakulta hospodárskej informatiky EU], 2009.

## Vybrané príspevky v nerecenzovaných periodikách

- FEIK, Michal. Parkovacia politika v Bratislave: Strašiak alebo riešenie? *Denník N.* Bratislava: [Online] Dostupné: <https://dennikn.sk/blog/2845816/parkovacia-politika-v-bratislave-strasiak-alebo-riesenie/>, 2022.
- FEIK, Michal. Od 1. marca je zakázané parkovať na chodníkoch. Zákon, ktorý bol prijatý omylom. *Denník N.* Bratislava: [Online] Dostupné: <https://dennikn.sk/blog/2745869/od-1-marca-je-zakazane-parkovat-na-chodnikoch-zakon-ktory-bol-prijaty-omylom/>, 2022.
- FEIK, Michal. Mestský parkovací systém v Bratislave prekvapí svojou funkčnosťou. *Denník N.* Bratislava: [Online] Dostupné: <https://dennikn.sk/blog/2669496/mestsky-parkovaci-system-v-bratislave-prekvapi-svojou-funkcnostou/>, 2022.
- FEIK, Michal. Vráťme chodníky chodcom. *Denník N.* Bratislava: [Online] Dostupné: <https://dennikn.sk/blog/1246907/vratme-chodniky-chodcom/>, 2018.
- FEIK, Michal. Ako vyriešiť parkovanie v Bratislave. *Denník N.* Bratislava: [Online] Dostupné: <https://dennikn.sk/blog/1260638/ako-vyriesit-parkovanie-v-bratislave/>, 2018.

- FEIK, Michal. Dvojaký meter Mestskej polície v Bratislave. *Denník N*. Bratislava: [Online] Dostupné: <https://dennikn.sk/blog/940007/dvojaky-meter-mestskej-policie-v-bratislave/>, 2017.
- FEIK, Michal. Zavedenie parkovacích pravidiel v Bratislave neznesie odklad. *Denník N*. Bratislava: [Online] Dostupné: <https://dennikn.sk/blog/205295/zavedenie-parkovacich-pravidiel-v-bratislave-neznesie-odklad/>, 2015.
- FEIK, Michal. Chodníky majú byť pre chodcov, nie pre autá. *Denník N*. Bratislava: [Online] Dostupné: <https://dennikn.sk/blog/168815/chodniky-maju-byt-pre-chodcov-nie-pre-auta/>, 2015.
- FEIK, Michal. Prečo potrebuje Bratislava poriadok v parkovaní. *SME*. Bratislava: [Online] Dostupné: <https://blog.sme.sk/feik/spolocnost/preco-potrebuje-bratislava-poriadok-v-parkovani>, 2015.
- FEIK, Michal. Pribinova ulica pri Eurovee – koniec parkovania na chodníkoch. Bratislava: [Online] Dostupné: <https://blog.sme.sk/feik/spolocnost/pribinova-ulica-pri-eurovei-koniec-parkovania-na-chodnikoch>, 2014.
- FEIK, Michal. Parkovanie na chodníkoch je proti rozumu. *SME*. Bratislava: [Online] Dostupné: <https://blog.sme.sk/feik/spolocnost/parkovanie-na-chodnikoch-je-proti-rozumu>, 2013.